

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ – СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Леонид Васильевич Стругов

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ
МИНПРОМТОРГА РОССИИ

Судостроительная промышленность России – одна из крупнейших машиностроительных отраслей, имеющая высокий научный и технический потенциал. Аккумулируя в своей продукции достижения большого числа смежных отраслей (металлургии, машиностроения, электроники и т.д.), судостроение в то же время стимулирует их развитие. Создание одного рабочего места в судостроении влечет за собой появление четырех-пяти рабочих мест в смежных отраслях.

Говоря об итогах 2010 года, нужно отметить, что оказанная Правительством Российской Федерации финансовая поддержка системообразующих предприятий оказалась наиболее действенной мерой поддержки отрасли в кризисных условиях. К антикризисным мерам по развитию судостроения следует также отнести предусмотренное государственным бюджетом финансирование федеральных целевых программ в запланированных объемах.

В части гражданского судостроения отрасль способна удовлетворить потребности государства и отечественных компаний в малотоннажных и среднетоннажных судах практически всех классов.

По планам развития отрасли, в 2010 году темп роста производства прогнозировался на уровне 103,2%, а в период 2011–2013 годов предполагается дальнейшее развитие судостроительной промышленности с темпом не менее 104–105%. Этот рост должны были обеспечить работы (в том числе финишные) по выполнению ряда крупных заказов на ведущих судостроительных предприятиях.

Предварительная оценка итогов 2010 года показала, что реальный темп роста производства составил 109,23%. В том числе на внутреннем рынке 80,29% и 246,73% по экспорту. Эти цифры показывают, что реальный рост производства оказался выше запланирован-

ного. В то же время в целом за год сохранилась тенденция первого полугодия 2010 года, когда по итогам января – июля 2010 года производство гражданской продукции сократилось на 15,8%. В первую очередь это было связано со снижением производства судостроительных работ на ОАО «Выборгский ССЗ», ОАО «Балтийский завод», ОАО «Пролетарский завод», ОАО «Дальзавод», ОАО «ЦС «Звездочка», ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» и ряде других.

В то же время отмечается рост объемов производства на ОАО «ПО «Севмашпредприятие», ОАО «ССЗ «Красные Баррикады», ОАО «Окская судовой верфь», ОАО «Адмиралтейские верфи», ОАО «Завод «Красное Сормово», ОАО «Ярославский ССЗ», ОАО «Новороссийский судоремонтный завод». На ОАО «ПО «Севмашпредприятие» в январе – июле 2010 года было произведено 28,6% гражданской продукции отрасли, на ОАО «Адмиралтейские верфи» – 15,5%, на ОАО «Выборгский ССЗ» – 14,6%.

Можно отметить ряд важнейших проектов в области гражданского судостроения 2010 года.

ОАО «Севмашпредприятие» завершило этап заводского изготовления морской ледостойкой платформы (МЛСП) «Приразломная». Платформа отбуксирована в Мурманск на 35-й судоремонтный завод для проведения второго этапа работ – достройки и выполнения пусконаладочных работ.

ОАО «Адмиралтейские верфи» передало для ОАО «Совкомфлот» арктические челночные танкеры проекта Р-70046 «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» с характеристиками: длина – 257 м, ширина – 34 м, осадка – около 14 м, дедвейт – 70 тыс. т.

ОАО «Выборгский судостроительный завод» направило буровые установки «Северное сияние» и «Полярная звезда» для достройки компании SHI (Южная Корея). Платформы изготовлены по контракту с ООО «Газфлот», заключенному в 2007 году. Стоимость контракта составила 57 млрд. рублей. Нижняя платформа состоит из двух понтонов длиной 118 м. Установка может работать при температуре от -30°C до $+45^{\circ}\text{C}$, при порывах ветра до 50 м/с.

ОАО «СЗ «Северная верфь» передало судно снабжения нефтедобывающих платформ проекта VS 470 PSV MkII, построенного по заказу Siddis Skipper II AS (Норвегия). Судно снабжения морских буровых проектов VS 470 PSV MkII оборудовано специальными емкостями и грузовой системой для перевозки бурового раствора, сыпучих грузов, метанола и генеральных грузов на открытой палубе. Также судно предназначено для участия в спасательно-эвакуационных операциях и тушении пожаров на нефтедобывающих платформах. Дедвейт при осадке 6,4 м – 3,5 тыс. т, длина – 73,4 м, ширина – 16,6 м, скорость – около 14 узлов.

ОАО «Окская судовой верфь» начало постройку серии из 10 теплоходов проекта RSD-44 для ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» по лизинговой схеме. Общий объем заказа составляет 4,7 млрд. рублей. Проект RSD-44 призван сменить устаревшие суда проекта «Волга – Дон». Грузоподъемность судна проекта – 5,5 тыс. т, что на 500 т больше, чем у судов проекта «Волга – Дон». Высота судна – 5,4 м, что позволит сухогрузу проходить под мостами без их разводки: 23 ноября 2010 года на воду спущено первое судно указанной серии.

ОАО «Амурский судостроительный завод» заложило киль первого из серии судна снабжения для работ с полупогружными плавучими буровыми установками проекта 22420. Генеральный заказчик судна – ООО «Газфлот», заказчик – ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта». Технические характеристики: дедвейт – 4415 т, длина – 90 м, ширина – 19 м, высота борта – 9,5 м, скорость полного хода – до 17 узлов, скорость экономичного хода – до 12 узлов, автономность плавания – 30 суток, экипаж – 20 человек. Судно имеет неограниченный район плавания, район эксплуатации – моря арктического шельфа. Судно проектируется и строится на класс Российского морского регистра судоходства (РС).

ОАО «Волгоградский судостроительный завод» получило заказ на строительство серии из 10 судов типа «Армада» дедвейтом 10 тыс. т от группы компаний Palmali (Турция).

3 июня 2010 года в Москве подписано соглашение о создании совместного предприятия – судостроительной верфи на базе ОАО «Дальневосточный завод «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края. Соглашение подписали президент ОАО «Объединенная

судостроительная корпорация» Р.В. Троценко и президент Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co., Ltd Нам Сан Тэ.

Важнейшим направлением деятельности судостроительной промышленности является военное кораблестроение.

В 2010 году ВМФ России пополнился кораблями нового поколения. Спущены на воду РПКСН проекта 955 «Александр Невский» и АПЛ проекта 885 «Северодвинск», заложена АПЛ проекта 885 «Ясень-М» «Казань». Проходит испытания головной РПКСН проекта 955 «Юрий Долгорукий» и строится третий корабль этого проекта – «Владимир Мономах».

Заложена для Черноморского флота ДЭПЛ проекта 636.3 «Новороссийск», срок сдачи лодки – 2013 год. Еще две лодки этого проекта должны быть переданы заказчику в 2014 году.

В состав Балтийского флота вошла ДЭПЛ Б-585 проекта 677 «Санкт-Петербург».

Спущены на воду сторожевой корабль (фрегат) проекта 22350 «Адмирал флота Советского Союза Горшков» (в 2012 году планируется сдача второго фрегата этой же серии – «Адмирал флота Касатонов») и корвет проекта 20380 «Сообразительный». Заложены для Черноморского флота сторожевые корабли (фрегаты) проекта 11356 «Адмирал Григорович». Заложен малый ракетный корабль проекта 21631 «Град Свияжск». Строится большой десантный корабль «Иван Грен».

Предполагается пополнение флота кораблями нового класса – универсальными десантными кораблями (УДК) типа «Мистраль». Международный консорциум, состоящий из французской компании DCNS и российского ОАО «ОСК», стал победителем в международном тендере на поставку Минобороны России УДК типа «Мистраль». В состав Каспийской флотилии вошел буксир РБ-39, а в состав Северного флота – крановое судно ВТР-79

В ближайшие 10 лет большое внимание будет уделяться вопросам, связанным с модернизацией корабельного состава российского военно-морского флота. До 2020 года будет проведен ремонт двух атомных ракетных крейсеров проекта 11442 «Адмирал Нахимов» и «Петр Великий». Они подвергнутся глубокой модернизации, в частности будет заменено все внутреннее оборудование кораблей – вооружение, энергоустановка, боевые системы управления.

Руководство страны потребовало до 2020 года оснастить вооруженные силы страны качественно новым вооружением, отвечающим вызовам XXI века. В частности, до 2020 года ВМФ России получит более 100 новых боевых кораблей и вспомогательных судов, в том числе 8 новых РПКСН, 20 многоцелевых подводных лодок, 15 фрегатов, 35 корветов, 4 УДК и суда обеспечения.

К числу инновационных проектов кораблей ВМФ России нового века безусловно относится так называемый корвет охраны водного района (ОВР). По замыслу разработчиков, необходимо создать мобильный, быстроходный, малозаметный корабль, который бы имел ангар для вертолета, отличался модульной компоновкой вооружения и узлов (с возможностью их быстрой замены) и был функциональным. Такие корветы ОВР, как называют их разработчики, могут использоваться для охраны прибрежных зон, борьбы с подлодками противника, конвоя судов, борьбы с пиратами, в качестве минных тральщиков и проч. Считается, что проект этого корабля во многом определит облик отечественного военного кораблестроения на ближайшие 15 лет.

Россия продолжает экспорт военно-морской продукции, ремонтирует и модернизирует иностранные боевые корабли. Темпы роста производства в части экспорта военного кораблестроения составили в 2010 году 273,06%. Построены два сторожевых корабля проекта 11661 «Гепард-3.9» для Вьетнама, патрульный корвет «Триглав» передан Словении. Для Вьетнама начата постройка головной подводной лодки проекта 636М и продолжается серийное строительство корветов типа «Светляк». Испытывается первый ракетный катер для Туркменистана, заканчивается ремонт с модернизацией алжирских корветов. Полным ходом строятся для Индии авианосец «Викрамадитья» и вторая серия из трех единиц фрегатов проекта 11356. Фирма «Транзас» приступила к модернизации электронно-картографических навигационных информационных систем на судах ВМС Индии.

Безусловно, развитие отрасли невозможно без эффективной, тщательно проработанной стратегии. Основопологающим документом, действующим в судостроительной отрасли,

является Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу.

Стратегия направлена на решение комплекса проблем, условно относящихся к трем основным группам:

- структурные диспропорции судостроительной промышленности (во-первых, сложившаяся исторически ориентация большей части российского судостроения на военное кораблестроение при слабом развитии гражданского судостроения; во-вторых, лишение России при распаде СССР значительной части предприятий судового машиностроения и приборостроения, оставшихся во многих союзных республиках; в-третьих, лишение России ряда верфей, ориентированных на постройку крупнотоннажных судов);
- сильный физический износ производственных фондов (до 70%), моральное устаревание их значительной части, технологическая отсталость по ряду судостроительных производств, а также кадровые проблемы (эта группа проблем определяет существенное отставание от передовых зарубежных компаний в части сроков и трудоемкости строительства судов и во многом также обусловлена факторами исторического характера, включая и то обстоятельство, что отрасль многие годы находилась «на голодном пайке», имея минимум и государственных, и частных заказов как на постройку, так и на разработку новых проектов и на опережающие НИОКР);
- несовершенство отечественного законодательства и финансовой инфраструктуры гражданского судостроения, что ставит отечественных судостроителей (и судовладельцев) в заведомо худшие, по сравнению с зарубежными, финансово-экономические условия.

Основная цель Стратегии – создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Реализация стратегии развития судостроительной промышленности требует решения комплекса задач, которые группируются по трем основным направлениям решения проблемы:

- развитие научно-технического и производственного потенциала, комплексная модернизация и техническое перевооружение отрасли;
- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения;
- структурные преобразования и оптимизация потенциала отрасли.

Стратегией определены три программных периода:

- ближний (2010 год) – закрепление достигнутых позиций и сохранение наиболее ценной части потенциала отрасли (эта цель, как показано выше, безусловно достигнута);
- средний (2015 год) – широкомасштабная модернизация и техническое перевооружение предприятий отрасли и создание новых объектов научно-производственной базы, начало серийного строительства основных перспективных кораблей XXI века, развертывание работ по средствам освоения шельфа и развития Севморпути;
- дальний (2020 год и далее) – возрождение ВМФ России, морского, речного и рыболовного флотов.

Уже к 2015 году должны быть созданы условия для увеличения производительности труда в три-пять раз и обеспечения мирового уровня качества выпускаемой продукции.

В 2010 году, который являлся годом завершения первого (ближнего) этапа стратегии, основными задачами (как и в 2007–2009 годах) являлись:

- разработка критических, в том числе прорывных, оборонных технологий (научный задел);

- развертывание широкомасштабных работ по разработке новых технологий в сфере гражданского судостроения;
- разработка конкурентоспособных перспективных проектов кораблей, судов и другой морской техники;
- оптимизация производственных мощностей и образование интегрированных структур;
- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения;
- определение основных направлений модернизации и развития научно-технического и производственного потенциала и развертывание работ по их реализации.

Отечественное судостроение традиционно ориентируется в первую очередь на военное кораблестроение. Военное кораблестроение являлось и двигателем прогресса в отрасли. Однако к настоящему времени в мире четко обозначилась тенденция перехода функций генератора и носителя прогресса в морской технике от военного кораблестроения к гражданскому. И это неслучайно. По таким показателям, как уровни автоматизации и надежности, ремонтпригодности и топливной экономичности, взрывопожаробезопасности и экологичности, безопасности плавания и т.п., гражданский флот идет впереди военного. Применяемые в гражданском судостроении технические решения более рациональны, так как опираются на неизмеримо большую практику эксплуатации. Поэтому основную роль в осуществлении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу играет Федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы».

Основная цель программы – развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевания к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж.

Основными задачами программы являются:

- создание опережающего научного задела и технологий для разработки перспективной гражданской морской техники, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности гражданской продукции судостроения (направление расходов – НИОКР);
- строительство, реконструкция и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрасли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники (направление расходов – капитальные вложения);
- совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции (направление расходов – прочие расходы).

В программе для координации работ и контроля исполнения используются следующие индикаторы и показатели программы:

- количество вновь разработанных технологий;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли;
- доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ отрасли.

Следует отметить, что специфические проблемы, связанные с созданием техники для ВМФ России и на экспорт (в рамках военно-технического сотрудничества), решаются в судостроительной части ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период до 2020 года».

Наши планы не ограничиваются не таким уж далеким рубежом 2020 года. Поэтому в настоящее время Минпромторгом России разрабатывается Комплексная программа развития судостроения на период до 2030 года.

Основными задачами комплексной программы развития судостроения на период до 2030 года являются:

1. Развитие научно-технического потенциала отечественного судостроения для обеспечения безусловного выполнения заданий Государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружений и создания конкурентоспособной гражданской морской техники.
2. Комплекс мер по модернизации, техническому перевооружению и развитию судостроительной промышленности.
3. Комплекс мер по стимулированию расширения производства продукции, включая лизинг.
4. Реализация мероприятий по государственной поддержке предприятий судостроительной промышленности.
5. Комплекс мероприятий по подготовке кадров для судостроительной промышленности и закреплению их на производстве.

В результате выполнения Комплексной программы развития судостроения на период до 2030 года будут полностью удовлетворены потребности государства и бизнеса в современной конкурентоспособной отечественной продукции судостроения. Это обеспечит независимость морской деятельности Российской Федерации и защиту ее государственных интересов в Мировом океане, морях и внутренних водах.